

Новый подход к установлению тарифов на грузовые автомобильные перевозки

Тозик А.А.

Белорусский национальный технический университет

Тарифы представляют собой цены на транспортные услуги. Как и цены на продукцию промышленности, сельского хозяйства, строительства и других отраслей народного хозяйства, тарифы не что иное, как денежное выражение стоимости, определяемой общественно необходимыми затратами труда.

В Республике Беларусь давно потеряли, по разным причинам, значимость прејскуранты на перевозку грузов и пассажиров, которые применялись повсеместно практически до конца прошлого века.

В этой статье хотелось бы остановиться на вопросах формирования тарифов на грузовые автомобильные перевозки. В настоящее время, предприятия, осуществляющие перевозки грузов, имеют возможность самостоятельно строить свою тарифную политику.

Расчет стоимости автомобильных перевозок формируется, как правило, на основе плановой себестоимости, всех видов установленных налогов и налоговых платежей, прибыли, необходимой для воспроизводства, с учетом качества услуг и конъюнктуры рынка.

Все так, но появляются серьезные сомнения на предмет того, насколько сегодня взаимосвязаны и дополняют друг друга такие понятия, как плановая себестоимости перевозок и конъюнктура рынка.

Ведь вопрос совершенствования системы оплаты транспортных услуг необходимо рассматривать с позиции работы транспорта в условиях рыночной экономики. А развитие рыночного ценообразования требует кардинального изменения принципов формирования цен и модели цен.

Как известно, вне рыночные принципы и методы формирования цен строятся на том, что они должны определяться на предприятии, т.е. в сфере производства, и нередко до начала выпуска продукции или оказываемых услуг. Такой подход неизбежно приводит к тому, что за базу цен принимаются затраты на производство и услуги. Отсюда – запретный метод ценообразования.

При таком подходе к построению цен рынок оказывает очень слабое воздействие на их уровень и динамику. В лучшем случае он фиксирует степень спроса на товар при уже установившейся цене.

Коренное отличие рыночного ценообразования состоит в том, что реальный процесс формирования цен происходит не в сфере производства,

не на предприятии, а в сфере реализации продукции, транспортных услуг, т.е. на рынке, под воздействием спроса и предложения, товарно-денежных отношений.

Справедливо и оправдано, что в основе цены на транспортные услуги лежат затраты предприятий на 1 км пробега (общего или по отдельности с грузом или без него) и на 1 час простоя или пользования.

Но, видимо, отсутствие здоровой конкуренции на рынке транспортных услуг позволяет предприятиям несколько своеобразно подходить к определению этих затрат, особенно это чувствуется, когда автомобили эксплуатируются в различных условиях (городские, пригородные, магистральные перевозки).

Ведь в рыночных условиях тарифы на магистральные перевозки, как правило, должны быть ниже городских или пригородных в силу того, что затраты предприятий транспорта на 1 км при перевозках по дорогам с усовершенствованным покрытием и на большие расстояния гораздо ниже, чем в условиях города или пригорода.

А ведь сегодня прейскуранты на транспортные услуги большинства предприятий эти нюансы не учитывают.

Таким образом, отсутствие должной конкуренции позволяет транспортным предприятиям получать дополнительную прибыль при магистральных перевозках.

Рынок пока не готов сказать по данному вопросу свое веское слово.

УДК 658.3

Оплата труда работников предприятий автомобильного транспорта в новых условиях хозяйствования

Тозик А.А.

Белорусский национальный технический университет

Нынешняя, не простая, ситуация в экономике Республики Беларусь заставляет искать новые подходы к выпуску конкурентоспособной продукции, выполняемых работ и оказываемых услуг. Конкурентоспособными продукция, работы и услуги могут быть только тогда, когда они по качеству и ценовым параметрам будут соответствовать европейским да и мировым стандартам. Пока, к сожалению, большинству наших отечественных предприятий до таких стандартов далеко.

И одна из причин такого положения дел – отсутствие мотивации труда у подавляющего большинства людей, занятых в реальном секторе экономики страны. В этой статье хотелось бы больше затронуть материальную часть мотивации труда.